Deutscher Bundestag **Drucksache 14/9994**

14. Wahlperiode 09. 10. 2002

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Dr. Winfried Wolf und der Fraktion der PDS
– Drucksache 14/9982 –

Planungsstand der Bundesstraße B 252 (neu) zwischen Frankenberg/Eder und Marburg

Vorbemerkung der Bundesregierung

Im Raum Nordhessen hat der knapp 140 km lange Streckenzug der Bundesstraßen B 252/B 3 zwischen den Autobahnen Dortmund – Kassel (A 44) und Nordring Gießen (A 480) als direkte Verbindung zwischen den Mittelzentren Arolsen, Korbach und Frankenberg und darüber hinaus in den mittelhessischen Raum zu den Oberzentren Marburg und Gießen eine besondere raumordnerische Bedeutung. Demzufolge wird seinem ortsdurchfahrtenfreien Ausbau im „Regionalen Raumordnungsplan Nordhessen“ eine entsprechende Priorität beigemessen.

Dies gilt insbesondere für den rd. 95 km langen Abschnitt der Bundesstraße B 252 zwischen der Bundesautobahn A 44 Kassel – Dortmund bei Diemelstadt und der Bundesstraßen B 62/B 3 bei Marburg. Aufgrund seiner Lage im Netz der Bundesfernstraßen und seines Verlaufes weitgehend in Tallage wird der Straßenzug auch überdurchschnittlich von überregionalem Lkw-Verkehr genutzt. Gleichwohl hat – wie die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Korridor der Bundesstraße B 252 aus dem Jahr 1999 zeigen – die Bundesstraße B 252 überwiegend regionale Bedeutung.

Entsprechend dieser Funktion ist der ortsdurchfahrtenfreie Ausbau der Bundesstraße B 252 zwischen Diemelstadt und Marburg auch Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes. Der geltende „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ weist deshalb für die rd. 95 km lange Strecke den Bau von 11 Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von 50 km im „Vordringlichen Bedarf“ aus, d. h. die Bundesstraße B 252 soll hier zeitnah auf rd. 50 % ihrer Streckenlänge neu gebaut werden.

Während im nördlichen Abschnitt bis Frankenberg bereits ein Teil der Projekte umgesetzt werden konnte bzw. sich in Bau befindet, sind nun die Ortsumgehungen im südlichen Abschnitt zwischen Frankenberg und Lahntal-Göttingen schnellstmöglich bis zur Baureife zu bringen, um die Bundesstraße auch in die-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen vom 8. Oktober 2002 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

sem Abschnitt entsprechend der verkehrlichen Erfordernisse zukunftssicher auszubauen.

Hierbei liegt das planerische Ziel in der Verbesserung und Beschleunigung des Verkehrsflusses und in der Entlastung der Orte. Als Maß für den ökonomischen Nutzen gelten Fahrzeitverkürzungen und bessere Erreichbarkeiten der Orte, die möglichst direkte, umwegfreie ortsnahe Verkehrsführungen bedingen. Dabei entfalten die Ortsumgehungen ihren doppelten Nutzen zur Beschleunigung des durchgehenden Verkehrs und zur Entlastung der Anwohner entlang der Ortsdurchfahrten.

1. In welchen Planungsstadien befinden sich die Ortsumgehungen der Bundesstraße B 252 für Bottendorf, Ernsthausen, Münchhausen bis Lahntal (alle in Hessen)?

Für die Ortsumgehungen von Burgwald-Bottendorf und Burgwald-Ernsthausen im Zuge der Bundesstraße B 252 hat die zuständige hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung die Linienplanung abgeschlossen.

Für die Ortsumgehungen von Münchhausen, Simtshausen, Todenhausen, Wetter, Niederwetter und Lahntal-Göttingen hat das damalige Bundesministerium für Verkehr am 17. Oktober 1996 förmlich die Linie gemäß § 16 Fernstraßengesetz bestimmt. Zurzeit werden von der hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung die Projektunterlagen erarbeitet.

2. Bis wann ist bei diesen Ortsumgehungen mit einem Planfeststellungsbeschluss zu rechnen?

Aufgrund des zurückliegenden Planungsstandes für diese Ortsumgehungen sind Aussagen zum Zeitpunkt des Vorliegens der einzelnen Planfeststellungsbeschlüsse derzeit nicht möglich.

3. Mit welchen Baukosten für die einzelnen Ortsumgehungen wird gerechnet?

Die hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung hat für die Ortsumgehung Burgwald-Bottendorf Kosten von rd. 7,0 Mio. Euro, für die Ortsumgehung Burgwald-Ernsthausen von rd. 18,0 Mio. Euro, für die Ortsumgehung Münchhausen/Simtshausen/Todenhausen/Wetter/Niederwetter von rd. 69 Mio. Euro und für die Ortsumgehung Lahntal-Göttingen Kosten von rd. 10,7 Mio. Euro ermittelt.

4. Aus welchem Grund wurde bisher für den Abschnitt Frankenberg–Münchhausen der B 252 (neu) lediglich für einzelne Ortsumgehungen (Bottendorf, Ernsthausen) geplant statt für einen kostengünstigeren Netzzusammenhang der sich dort kreuzenden Bundesstraßen B 252, B 253 und B 236?

5. Aus welchen Gründen wurde bisher bei der Planung von alternativen Trassenvarianten für die Ortsumgehung Ernsthausen die Variante über die bestehenden Bundesstraßen B 236 (Münchhausen–Battenberg) und B 253 (Battenberg–Frankenberg) nicht berücksichtigt?

6. Aus welchen Gründen wurde für diesen offensichtlich kostengünstigeren Netzzusammenhang (Frage 5) weder eine Umweltverträglichkeitsstudie noch eine Kosten-Nutzen-Analyse im Vergleich mit den übrigen Trassenvarianten vorgenommen?

Die weiträumige Umfahrung der Gemeinde Burgwald über die Bundesstraße B 253 nach Battenberg (Eder) und von dort über die vorhandene Bundesstraße B 236 bis Münchhausen wurde im Rahmen der Voruntersuchungen als mögliche Variante mituntersucht. Sie widerspricht jedoch aufgrund der Umwegigkeit dem angestrebten planerischen Ziel der Verbesserung des Verkehrsflusses. Dies wird insbesondere in der Verkehrsuntersuchung deutlich, die hierfür nur eine Verkehrsentlastung Ernsthausens von rd. 9 % gegenüber der ortsnahen Führung von rd. 68 % ausweist. Aufgrund des geringen verkehrlichen Nutzens ist diese weiträumige Umfahrung Burgwalds nicht weiter verfolgt worden.

7. Inwiefern kann sich die Bundesregierung mit dem stark beanspruchten Bundes-Verkehrshaushalt den Bau von zusätzlichen Straßen (Ortsumgehung Bottendorf, Ortsumgehung Ernsthausen) leisten, wenn parallel eine leistungsfähige Bundesstraße existiert, die diesen Verkehr mit erheblich geringerem Aufwand aufnehmen kann?

8. Inwiefern darf die Bundesregierung in Anbetracht der Grundsätze des novellierten Bundesnaturschutzgesetzes (Vermeidung von Parallelverkehrsachsen, Verminderung von Eingriffen in Natur und Landschaft) einer Planung und dem Bau der parallelen Verkehrsachsen von B 252 (neu) und B 236/B 253 überhaupt zustimmen?

Die Bundesregierung folgt hier dem gesetzlichen Planungsauftrag für die Realisierung der geplanten Ortsumgehungen im Zuge der Bundesstraße B 252 aus dem geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen.

Im Übrigen trifft die Aussage der Parallelität der Bundesstraßen B 252 und B 253 nicht zu. Tatsächlich ist die Bundesstraße B 252 die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im Nordwesten Hessens, während die Bundesstraße B 253 eine West-Ost-Verbindung zwischen den Autobahnen A 45 und A 7 darstellt. Eine Führung des Nord-Süd-Verkehrs der Bundesstraße B 252 zwischen Frankenberg und Münchhausen über die Bundesstraßen B 253/B 236 bedeutet im Vergleich zur Streckenführung der geplanten Ortsumgehungen eine Wegverlängerung von rd. 8 auf rd. 19 km.

9. Mit welchen einzelnen Baukosten wäre zu rechnen für eine Ertüchtigung dieser zur B 252 (alt und neu) parallel laufenden B 236 und B 253 mit folgenden Maßnahmen:

   – Begradigungen von ca. zwei Kurven auf der Strecke Münchhausen–Battenberg,

   – dritte Lkw-Spur an der Steigung Münchhausen–Berghofen,

   – kleinräumige Ortsumgehung (ca. 1 km) der B 236 bei Berghofen,

   – Schallschutzwände bzw. -wälle an der B 253 bei Allendorf-Rennertehausen,

– Rechtsabbiegespur mit Ampelanlage an der Einmündung B 236/B 253 in Battenberg?

Da eine weiträumige Umfahrung der Gemeinde Burgwald über die Bundesstraßen B 253 und B 236 ausgeschlossen wurde, sind Kosten für deren Ausbau mit den genannten Maßnahmen nicht ermittelt worden.

10. Welche der unter Frage 9 genannten Maßnahmen müssten bei Verkehrssteigerungen auf der B 236/B 253 (alt) z. B. durch die bevorstehende bessere Anbindung an das nordrhein-westfälische Fernstraßennetz oder die Fertigstellung der Frankenberger Südumgehung auch ohne B 252-Anbindung erfolgen?

Die zuständige hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung sieht es zurzeit – auch im Hinblick auf vorliegende Verkehrsprognosen – nicht als erforderlich an, eine oder mehrere der unter Frage 9 genannten Maßnahmen durchzuführen.

11. Inwieweit werden die geplanten Ortsumgehungen von Bottendorf und Ernsthausen die Konkurrenzsituation zwischen dem Personenschienenverkehr auf der Burgwaldbahn (Frankenberg–Marburg) und dem Individualverkehr zu dessen Gunsten beeinflussen?

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung des Korridors Bundesstraße B 252 zwischen Diemelstadt und Marburg sind auch die Interdependenzwirkungen zwischen dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), bzw. dem Schienenpersonennahverkehr und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) betrachtet worden. Danach ergeben sich – unter der Annahme, die gesamte Strecke zwischen Diemelstadt und Lahntal-Göttingen (Bundesstraße B 62) wäre ortsdurchfahrtenfrei, d. h. alle geplanten Ortsumgehungen wären realisiert – nur geringe Wechselwirkungen (< 2 %) zwischen dem MIV und dem ÖPNV. Es ist danach nicht zu erwarten, dass mit der Realisierung der Ortsumgehungen von Bottendorf und Ernsthausen im südlichen Abschnitt des Streckenzuges der Bundesstraße B 252 die Konkurrenzsituation beider Verkehrsträger beeinflusst wird.

12. Inwieweit wird die Bundesregierung darauf einwirken, dass an Stelle der Ortsumgehungen Bottendorf/Ernsthausen der kostengünstigere Netzzusammenhang von B 236/B 253 und B 252 mit deutlich geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft, mit deutlich geringeren Beeinträchtigungen der Anwohner und mit deutlich weniger negativen Auswirkungen auf die Burgwaldbahn hergestellt wird?

Die weiträumige Umfahrung der Gemeinde Burgwald (Bundesstraßen B 253/ B 236) wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse nicht mehr in Erwägung gezogen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333